(ബി) ലോകബാങ്ക് സഹായം ലഭിക്കുന്നതിന് മറ്റെന്തെല്ലാം വ്യവസ്ഥകളാണ് അവർ മുന്നോട്ട് വച്ചത് ;

(സി) പ്രസ്തുത വ്യവസ്ഥകൾ അംഗീകരിച്ചത് ഏത് ഗവൺമെന്റിന്റെ കാലത്താണ് ?

ഉത്തരം

(എ) ഉണ്ട്.

(ബി) പുനഃരധിവാസ പരിസ്ഥിതി സംരക്ഷണം, റോഡു സുരക്ഷ മുതലായ പദ്ധതി അനുബന്ധ വ്യവസ്ഥകളായി ഉൾപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്.

(സി) മുൻ സർക്കാരിന്റെ കാലത്താണ്.

ലോകബാങ്ക് വായ്പ സ്വീകരിച്ച് നടപ്പിലാക്കുന്ന റോഡു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ

35 (632) ശ്രീ. പി. സി. ജോർജ് :
ശ്രീ. കെ. കെ. ജയചന്ദ്രൻ :
ശ്രീ. പി. ജയരാജൻ :
ശ്രീ. വി. കെ. സി. മമ്മത് കോയ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) ലോകബാങ്ക് വായ്പ സ്വീകരിച്ച് സംസ്ഥാനത്ത് നടപ്പിലാക്കുന്ന റോഡു നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങളെ പി. ഡബ്ല്യൂ. ഡി. മാനുവൽ, ഫിനാൻഷ്യൽകോഡ്, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റൽകോഡ് എന്നിവയിലെ ചട്ടങ്ങളുടെ പരിധിയിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കുന്നതിന് തീരുമാനിച്ചിട്ടുണ്ടോ ;

(ബി) ഉണ്ടെങ്കിൽ ഇതിന്റെ കാരണമെന്തെന്ന് വ്യക്തമാക്കാമോ ;

(സി) ഈ റോഡ് നിർമ്മാണത്തിന് കിലോമീറ്ററിന് എന്തു തുകയാണ് നിർമ്മാണച്ചെലവായി കണക്കാക്കിയിട്ടുള്ളതെന്ന് വെളിപ്പെടുത്തുമോ ;

(ഡി) സംസ്ഥാനത്ത് ഹൈവേകളിൽ ഒരു കിലോമീറ്റർ റോഡു വികസിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തു തുകയാണ് ഇപ്പോൾ ചെലവാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത് ;

(ഇ) ഈ പദ്ധതിയുടെ കൺസൾട്ടൻസി ആർക്കാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത് ; കൺസൾട്ടൻസി ഫീസ് എത്ര ;

(എഫ്) ഈ പദ്ധതിയുടെ ചെലവ് അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറലിന്റെ ഓഡിറ്റിംഗിൽ നിന്നും ഒഴിവാക്കിയിട്ടുണ്ടോ ; ഉണ്ടെങ്കിൽ അതിനുള്ള കാരണങ്ങൾ എന്തെന്ന് വിശദമാക്കാമോ ?

ഉത്തരം

(എ&ബി) പി. ഡബ്ല്യൂ. ഡി. മാനുവൽ, കേരള ഫിനാൻഷ്യൽ കോഡ്, ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റൽ കോഡ് എന്നിവ ലോകബാങ്ക് പദ്ധതി നിർവ്വഹണ രീതികളിൽ നിന്ന് ഒഴിവാക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല.

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly

(സി) K.S.T.P ചില റോഡുകളിൽ Upgradtion പണികളും ചില റോഡുകളിൽ Heavy maintenance പണികളുമാണ് ചെയ്യുന്നത്, അപ്ഗ്രഡേഷൻ ചെയ്യാനുള്ള റോഡുകളിൽ പുതിയ പാലങ്ങൾ പണിയുക, വീതി കുറഞ്ഞ പാലങ്ങൾ വീതി കൂട്ടുക, ആവശ്യമുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ കലുങ്കുകളും ഓടയും പണിയുക, പ്രധാനപ്പെട്ട കവലകൾ വികസിപ്പിക്കുക, ഫുട്പാത്തുകൾ, കേബിൾ ഡക്ടുകൾ തുടങ്ങിയവ പണിയുക, ഓക്സ്ബോ ലാൻഡുകൾ വികസിപ്പിക്കുക , റോഡ് വീതി കൂട്ടി ടാറിംഗ് ചെയ്യുക, വളവുകൾ നിവർത്തുവാനും വീതി കൂട്ടുവാനും സ്ഥലം അക്വയർ ചെയ്യുക എന്നിവയാണ് പ്രധാനപ്പെട്ട ജോലികൾ. ഈ റോഡുകളിൽ 50% 10 മീറ്റർ വീതിയിലും 50% 7 മീറ്റർ വീതിയിലുമാണ് ടാറിംഗ് ചെയ്യുന്നത്. കൂടാതെ റോഡിന്റെ ഇരു വശങ്ങളിലും 2.50 മീറ്റർ വീതം ഹാർഡ് ഷോൾഡറും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. പുതിയ റോഡ് നിർമ്മിക്കുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലും വീതി കൂട്ടുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലും 52 സെ. മീ. ആകെ ഘനം ഉള്ള നാല് വ്യത്യസ്ത ലെയർ ആയി ആണ് നിർമ്മിക്കുന്നത്. (15 cm. granular sub base, 25 cm. Wet Mix macadom, 8 cm. dense Bituminous macadom, 4 cm. Bitumen concrete) ഇപ്രകാരമുള്ള എല്ലാ പണികൾക്കും കൂടി ശരാശരി 1½ കോടി രൂപയോളം ഒരു കിലോമീറ്ററിന് ചെലവ് വരും

ഹെവിമെയിന്റനൻസ് ചെയ്യുന്ന റോഡുകളിൽ 12 സെ. മീ. ശരാശരി ഘനത്തിൽ ടാറിംഗ് ചെയ്യാനാണ് വിഭാവനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത്. ഇതോടനുബന്ധിച്ച് കലുങ്കുകളുടെയും ഓടകളുടെയും റിപ്പയറിംഗ്, സൈൻ ബോർഡുകൾ, റോഡു മാർക്കിംഗ് തുടങ്ങിയ വിവിധ അനുബന്ധ ജോലികളും ഉൾപ്പെടെ ഒരു കിലോമീറ്ററിന് 30-35 ലക്ഷം രൂപ ചെലവ് വരും.

(ഡി) ഏറിയും കുറഞ്ഞുമിരിക്കുന്ന നിലവിലുള്ള വീതി വർദ്ധിപ്പിക്കാതെ ശരാശരി 7.5 സെ. മീ. ഘനത്തിൽ ടാർ മെറ്റൽ മിശ്രിതം കൊണ്ടു നിർമ്മിക്കുന്ന സംസ്ഥാന റോഡുകൾക്ക് കിലോമീറ്ററിന് ഏകദേശം 30 ലക്ഷം രൂപ ചെലവാകുന്നുണ്ട്.

(ഇ) പ്രോജക്ട് കൺസൾട്ടൻസി ലൂയിബർജർ ഇന്റർനാഷണലിനും, അപ്ഗ്രഡേഷൻ കൺസൾട്ടൻസി റൈറ്റ്സ്, ബെക്ക ആന്റ് വിൽബർ സ്മിത്ത് അസോസിയേറ്റ്സ് എന്നിവയ്ക്കും, മെയിന്റനൻസ് കൺസൾട്ടൻസി ഐ. സി. റ്റി., ലീ അസോസിയേറ്റ്സ് എന്നിവയ്ക്കുമാണ് നൽകിയിട്ടുള്ളത്. ഇവയ്ക്കെല്ലാം കൂടി കൺസൾട്ടൻസി ഫീസ് 27.5 കോടി രൂപ ചെലവാകും.

(എഫ്) അക്കൗണ്ടന്റ് ജനറലിന് ഓഡിറ്റിംഗിന് വിധേയമാണ്.

റോഡു വികസനത്തിനുവേണ്ടി ലോകബാങ്ക് നൽകുന്ന സഹായങ്ങൾ

36 (633) ശ്രീ. അടൂർ പ്രകാശ് :
ശ്രീമതി മേഴ്സി രവി :
ശ്രീ. ഇ. എം. അഗസ്തി :
ശ്രീ. സി. പി. മുഹമ്മദ് :
ശ്രീ. വർക്കല കഹാർ : താഴെ കാണുന്ന ചോദ്യങ്ങൾക്ക് മരാമത്തു വകുപ്പുമന്ത്രി സദയം മറുപടി നൽകുമോ :

(എ) സംസ്ഥാനത്തെ റോഡു വികസനത്തിനുവേണ്ടി ലോകബാങ്ക് എന്തെല്ലാം സഹായമാണ് നൽകുന്നതെന്ന് വ്യക്തമാക്കുമോ ;

LIBRARY ARCHIVES Kerala Legislative Assembly